

Ausführungen zur Stellplatzsatzung

In seiner Sitzung vom 15.02.2022 hat der Magistrat Änderungsvorschläge zur Stellplatzsatzung mitgeteilt, diese sind nachstehend aufgeführt. Zu den Änderungsvorschlägen hat die Fachabteilung Stellung bezogen. Die Stellungnahmen stehen jeweils unter den Vorschlägen des Magistrats.

Magistrat

§ 3 (1) b.) Die Parkplatzgrößen sollen von 2,30 x 5,00 m² auf 2,50 x 5,20 m² vergrößert werden. Die mindestens Größe von 11,50 m² (2,30 x 5,00 m) entfällt.

Stellungnahme Abt. 210

Die festgesetzten Größen in der Satzung ergeben sich aus der nachfolgenden landesrechtlichen und somit übergeordneten Regelung der Garagenverordnung (GaV):

§ 5

Stellplätze und Fahrgassen

(1) Ein notwendiger Stellplatz muss mindestens 5 m lang sein. Die Breite eines notwendigen Stellplatzes muss mindestens betragen

1.

- a) 2,30 m, wenn keine Längsseite,
- b) 2,40 m, wenn eine Längsseite,
- c) 2,50 m, wenn jede Längsseite

des Stellplatzes im Abstand bis zu 0,10 m durch Wände, Stützen, andere Bauteile oder Einrichtungen begrenzt ist,

Weiterhin ist auszuführen, dass der Hessische Städte- und Gemeindebund (HSGB) die Forderung nach größeren Mindestgrößen bereits im Jahr 2015 geprüft hat und folgendes zu bedenken gegeben:

„Setzt die Stadt als Mindestbreite 2,5 m fest, kann die Bauaufsicht im Einzelfall bei einem Bauantrag dennoch eine geringere Breite zulassen. Außerdem müssen im Falle einer Prüfung der Satzung vor Gericht die Beweggründe, die zu breiteren Stellplatzgrößen geführt haben, erkennbar und nachvollziehbar sein.

Legt die Stadt abweichende Mindestgrößen fest, sollte folgendes berücksichtigt werden:

- *Kann durch größere Stellplatzbreiten tatsächlich bewirkt werden, dass weniger PKW auf öffentlichen Verkehrsflächen stehen? (Es gibt **keine Verpflichtung** den eigenen Stellplatz zu nutzen.)*
- *Zu beachten ist, dass die Festlegung für alle **Stadtteile** gilt und zum Teil bewusst Parken im öffentlichen Raum – zur Verkehrsberuhigung – gewünscht ist.*

- Eine **Innenentwicklung** (Wohnraumerweiterung im Bestand) wird durch größere Stellplatzbreiten **erschwert**.“

Es gibt noch die Möglichkeit, statt der konkreten Größen einen Verweis auf die Garagenverordnung zu geben. Wenn der Gesetzgeber zum Schluss kommt, dass breitere Stellplätze nötig sind und die GaV angepasst wird, gilt diese Anpassung auch automatisch für die städtische Stellplatzsatzung.

Magistrat

§ 6 (1) Die Zonenaufteilungen in der Kernstadt sollen entfallen und eine einheitliche Ablösesumme von 12.000 € festgelegt werden. In den Stadtteilen soll eine einheitliche Ablösesumme in Höhe von 8.500 Euro festgelegt werden. Die gesonderten Ablösesummen in den Gewerbegebieten sollen entfallen.

Stellungnahme Abt. 210

Die Ablösebeträge errechnen sich aus den Herstellungskosten **und** dem Bodenwert des betroffenen Grundstückes. Ein einheitlicher Ablösebetrag für alle Stadtteile oder auch alle Zonen gab es bis in die 90er Jahre. Danach wurden die Ablösebeträge unterschiedlich festgelegt.

Wenn Stellplätze abgelöst werden, wird weniger Wohnbaufläche oder Gewerbebauland benötigt. Diese „ersparten“ Flächen haben unterschiedliche Werte. Diese Werte werden vom Gutachterausschuss des Amts für Bodenmanagement festgelegt. Es gibt die unterschiedlichen Bodenrichtwerte zwischen den Stadtteilen und auch in der Kernstadt selbst gibt es unterschiedliche Zonen. Der Bodenrichtwert für Gewerbebauland unterscheidet sich ebenfalls zum Wohnbauland.

Die in der Satzung festgelegten Ablösebeträge sind sachlich und nachvollziehbar zu begründen und im Zweifel zu rechtfertigen. Deshalb sollte es bei der vorgenommenen Unterscheidung in der Satzung bleiben.

Die „ersparten“ Herstellungskosten sind in den jeweiligen Stadtteilen oder Zonen gleich.

Magistrat:

Anlage

Nr. 1.2 Die Zahl der Stellplätze bei Mehrfamilienwohnhäusern soll von 1,5 auf 2 erhöht werden.

Stellungnahme Abt. 210

Der Stellplatznachweis wird nur beim Bauantragsverfahren geprüft. Die Stellplätze müssen bei Bezugsfertigkeit benutzbar hergestellt sein. Wie dann die Wohneinheiten und mit welcher Anzahl von Stellplätzen weitervermietet oder -veräußert werden, darauf hat die Stadt Groß-Umstadt keinen Einfluss. Ebenso kann die Stadt niemanden zwingen, die im Bauantragsverfahren nachgewiesenen und eingerichteten Stellplätze auch zu benutzen.

Stellplätze dürfen nicht zweckentfremdet werden z.B. als Lagerfläche. Sie dürfen Dritten überlassen werden, sofern sie selbst nicht benötigt werden.

Eine Erhöhung der Stellplätze auf 2 würde den Wohnungsbau erschweren. Zum einen für Neubauten, die möglicherweise mit weniger Wohnungen gebaut würden, um die Kosten für die zusätzlichen Stellplätze zu sparen. Zum anderen für 2-Familienhäuser im Bestand, die z.B. das Dachgeschoss ausbauen wollen, wodurch eine weitere Wohneinheit entsteht. Oft handelt es sich dabei um Häuser in alten Ortskernen oder Baugebieten mit kleinen Grundstücken, wo ein Stellplatz möglicherweise noch hergestellt werden kann, der Platz für einen zweiten Stellplatz jedoch oft nicht vorhanden ist.

Die zusätzliche Flächenversiegelung durch Stellplätze und ggf. weitere Zufahrten wird auch durch die Begrenzung auf max. 50 % der Vorgartenfläche (§ 2 Abs. 6) eingeschränkt.

Auch im Fall von Stellplatzablösungen bei Bestandsbauten ist es finanziell ein deutlicher Unterschied, ob ein oder zwei Stellplätze abgelöst werden müssen. Die Fachabteilung befürchtet, dass der Ausbau von Bestandsgebäuden dadurch stark eingeschränkt werden könnte und dem Ziel von Wohnraumverdichtung im Innenbereich vor Neuausweisung von Bauland im Außenbereich entgegenstehen kann.

Auch bei der Aufstellung von Bebauungsplänen für private Wohnbauvorhaben sind indirekt negative Auswirkungen zu erwarten. Die Stadtverordnetenversammlung hat im Jahr 2018 beschlossen, dass bei solchen „privat beauftragten“ Bebauungsplänen 30 % der Wohneinheiten als sozial geförderter Wohnraum umgesetzt werden muss, wenn mindestens 12 Wohneinheiten geschaffen werden. Durch die Erhöhung der Stellplatzzahl müssten für 12 Wohneinheiten nicht mehr 18 Stellplätze hergestellt werden, sondern 24 Stellplätze. Das bedeutet einen zusätzlichen Platzbedarf von ca. 70 m².

Da mit dieser Art der Baulandentwicklung hauptsächlich einzelne Grundstücke überplant werden, steht i.d.R. nur ein begrenzter Platz zur Verfügung. Das führt voraussichtlich dazu, dass die Anzahl an geplanten Wohneinheiten abnimmt ggf. sogar unter 12 WE und die Stadt keine Forderung zum sozial geförderten Wohnraum geltend machen kann.

Zusätzlich legt §6 ff. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG; ist der Vorlage beigefügt) fest, dass bei Neubauten (und bei größeren Renovierungen auch Bestandsgebäude) ab einer gewissen Stellplatzzahl die Leitungsinfrastruktur für Elektromobilität an jedem Stellplatz zur Verfügung gestellt werden muss. Dies erhöht zusätzlich die Kosten für den Bau von Mehrfamilienhäusern.

Die vorgebrachten Änderungspunkte sind nachvollziehbar in ihrer Intention, dennoch werden hier aus der Praxis der Abteilung 210 heraus die vorstehenden Bedenken vorgetragen. In neuen

Baugebieten kann vieles berücksichtigt werden und Grundstücke können anders bzw. größer geplant werden. Der Großteil der betroffenen Vorhaben in Groß-Umstadt findet allerdings im Bestand statt.

Die Stellplatzsatzung kann ein mächtiges Mittel sein, um gewollte Vorhaben zu fördern (z.B. durch reduzierte Ablösebeträge im Stadtkern für Gewerbe und Dienstleistungen, Arztpraxen etc.) oder auch nicht gewollte Vorhaben abzulehnen (z.B. durch einen erhöhten Stellplatzbedarf und engere Ablöse-Kriterien). Keinesfalls sollte die Satzung aber dazu führen, dass am Ende ein Großteil der Vorgänge nur noch durch Abweichungen von der Satzung oder Stellplatz-Ablösungen umgesetzt werden kann oder gar gewünschte Vorhaben blockiert werden.